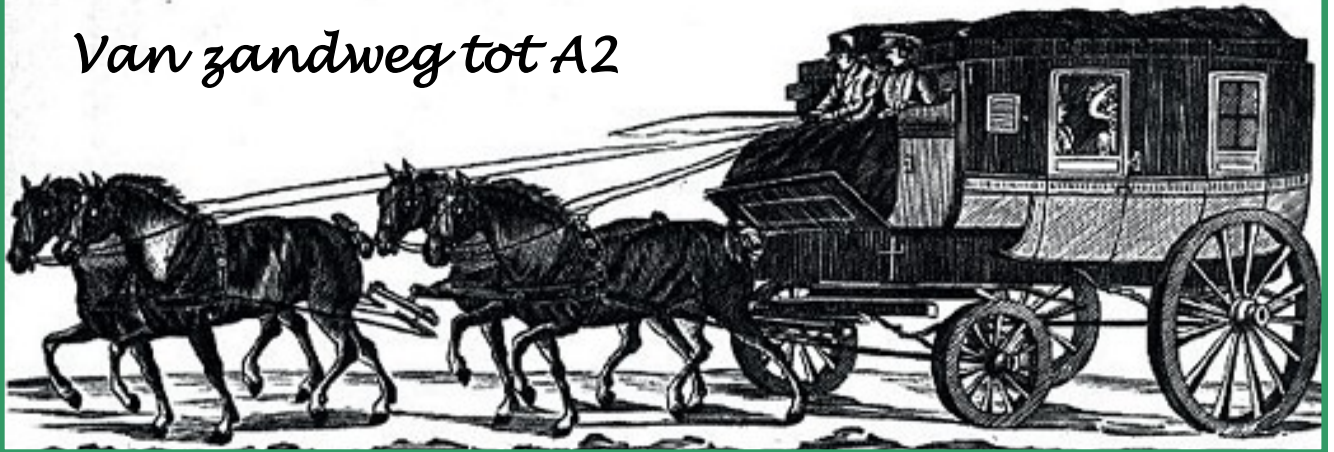


Van zandweg tot A2



Voor 1700 waren er rondom Culemborg maar weinig wegen. Een klein aantal daarvan was van een zandlaag voorzien om ze wat beter begaanbaar te maken. In het rivierengebied vormden de dijken de Oost-Westverbindingen. Pas in 1760 begon men deze te bezanden. De hoogte van de dijken varieerde van enkele tientallen centimeters tot bijna 5 meter boven het maaiveld. Alle dijken waren breed genoeg om twee karren elkaar te laten passeren. Rond 1715 liep er als Zuid-Noordverbinding een zandpad van Tiel, Drumpt, Kerk-Avezaath, Buren, Zoelmond en Beusichem naar Culemborg. Over deze weg liep een wagen dienst, die ook wel enkele passagiers meenam.

In de loop der tijd waren er al pogingen ondernomen, vooral vanuit Culemborg, om het wegennet te verbeteren. Met het verbeteren van de verbinding Tiel-Culemborg hoopte men een schakel te kunnen zijn tussen Den Bosch en Utrecht. Abraham Perrenot, rentmeester van het graafschap Culemborg, deed al in 1751 een voorstel om een weg aan te leggen van Culemborg naar Utrecht.

Op 23 september 1770 bracht Culemborg, tijdens een vergadering in de "Hamsche Brug" te Kerk-Avezaath, een plan in voor een verbinding van Utrecht naar Tiel via Culemborg en Buren. In dit plan namen Tiel, Buren en Culemborg ieder een derde van de kosten voor hun rekening. Tol werd er niet geheven. Alleen als op het traject Culemborg-Utrecht tol zou worden ingevoerd, dan zou er ook op het traject Tiel, Buren, Culemborg tol worden geheven. Aldus werd besloten.

In 1773 werd een verbeterde zandweg de Staten van Utrecht een aansluiting gemaakt naar de stad Utrecht. Zo werd het mogelijk om vanuit Tiel via Buren, Culemborg en Utrecht naar Amsterdam te reizen. Op de weg van Tiel naar Culemborg reed vanaf 1773 een post- of wisselwagen, die ook passagiers meenam. De zandweg mocht dan een verbetering zijn, hij was verre van ideaal. Bij hevige regenval was hij onbegaanbaar en 's zomers werden de reizigers zwaar op de proef gesteld door de vele kuilen en het opwaaiende stof.

In 1815 werd de zandweg van Tiel naar Culemborg voorzien van een grindlaag. Maar ook de grindlaag was niet voldoende bestand tegen alle verkeer. Tijdens de overstroming in 1819/1820 spoelde zelfs het grind tussen Beusichem en Buren helemaal weg. Het ministerie heeft daarop 300 gulden beschikbaar gesteld om de weg te herstellen.

In 1840 werd de weg tussen Tiel en Buren van harde biggels (kiezelstenen) voorzien. Maar ook deze kiezelstenen gaven problemen. In de zomer waren zij stoffig en in de winter werd de weg zo zacht dat de karrenwielen diep in de modder zakten. Door de diepe karrensporen werden de voerlui gedwongen buiten de sporen te gaan rijden, waardoor de weg nog slechter werd. Het vervoer per diligence was over het algemeen geen pretje. De kwaliteiten van dit vervoermiddel liet vaak veel te wensen over. In 1829 werd een 'Reglement op de Dienst der Openbare Middelen van Vervoer te Lande' afgekondigd, maar dit betekende niet dat het vervoer snel verbeterde. De diligencerit van Culemborg naar Utrecht eindigde bij het logement 'De Witte Zwaan' van de weduwe Van Haasberg aan het Ledig Erf. Hier vertrokken ook veel diligences richting Culemborg. Maar veel reizigers uit onze streek werden ook wel afgezet op het Vreeburg bij Bellevue. Daar kon men dan overstappen op diligences naar andere richtingen, bijvoorbeeld naar Amsterdam. Het moet in die tijd op het Vreeburg een drukte van belang zijn geweest.

Voor het onderhoud van het traject Tiel-Culemborg werden wegwerkers en opzichters aangesteld. Elke dag moesten zij te voet, gewapend met bezem en schop, hun deel van de weg schoon en veilig maken. Zo moesten zij niet alleen de paardenvijgen verwijderen maar moesten zij ook alle kuilen dicht maken en het weggeden grint weer over het wegdek verdelen. In Culemborg was vooral het stuk weg van de Wilhelminadreef en het Voorburg voor de wegwerkers erg bewerkelijk. Dit kwam door de grote kastanjabomen die daar stonden, die vooral in de herfst het wegdek bevuilden door het groot aantal kastanjes en bladeren die zij dan lieten vallen. Elke dag moesten die worden opgeruimd.

Een werkelijke verbetering van de weg was het aanbrengen van een klinkerpad in het midden,



een zogenaamd paardenspoor.

Het duurde nog tot 1930 voordat men begon met het aanbrengen van een extra slijtlaag op de grindverharding. In de loop van de jaren daarna is de weg verbreed en is op sommige plaatsen het tracé verlegd. In 1956 is de hele weg van een slijtlaag voorzien. Dit was hard nodig: na de winter van 1955/1956 had de weg veel verkeer te verwerken had gekregen, omdat een aantal andere wegen in dit gebied door opdooi onberijdbaar waren geworden.

De weg heeft intussen zijn belang voor het doorgaande verkeer grotendeels verloren door de aanleg van de Rijks- en Provinciale wegen



zoals de A15, de A2 en de N320.

Het onderhoud van de weg is in 1975 overgedragen aan de gemeenten Tiel, Zoelen, Buren, Beusichem en Culemborg. Na de herindeling zijn dat nu Tiel, Buren en Culemborg.

Deze drie gemeenten zijn verantwoordelijk voor het gedeelte van de weg dat binnen hun grenzen ligt. Bijna de gehele weg komt hierdoor



ten laste van de gemeente Buren. De Rijksweg van Den Bosch naar Utrecht (de huidige A2) is aangelegd in de jaren 30 van de vorige eeuw en bestond uit een enkelbaans klinkerweg, met bij Vianen een schipbrug die bij ijsgang in de Lek gesloten moest worden.

De langs Culemborg lopende N320 is in het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw aangelegd en verbindt de Betuwe met de A2.

De diligence uit vroeger tijden is nu vervangen door de moderne bussen van Connexxion.



Maar de bus (lijn 46) rijdt vandaag de dag nog voor een groot gedeelte over het in 1773 aangelegde tracé.

Bron: Culemborg in woord en beeld Deel 3, Genootschap A.W.K. Voet van Oudheusden, Culemborg. "Reglement op de Dienst der Openbare Middelen van Vervoer te Lande" Het Utrechts Archief